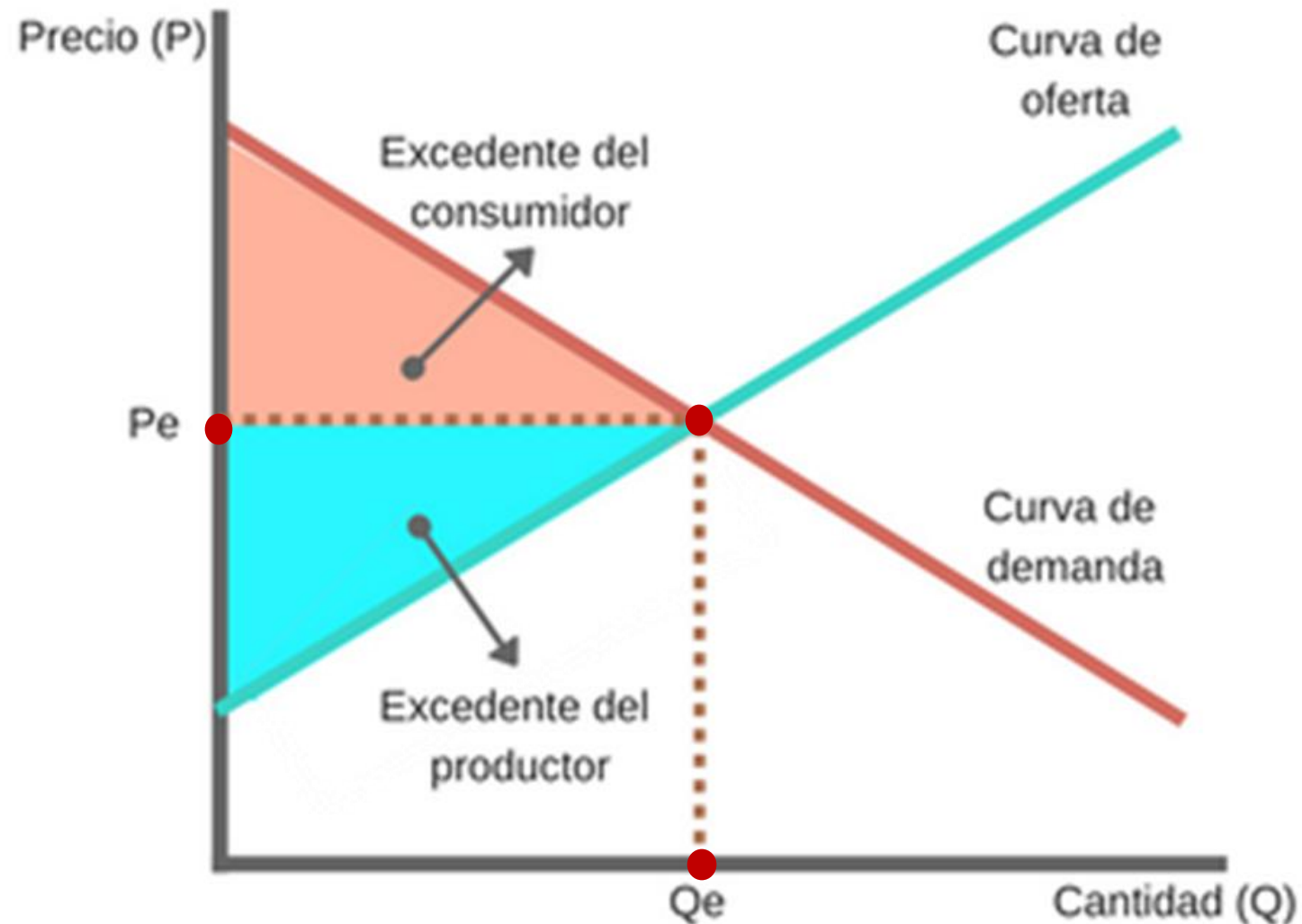


# Economía en competencia

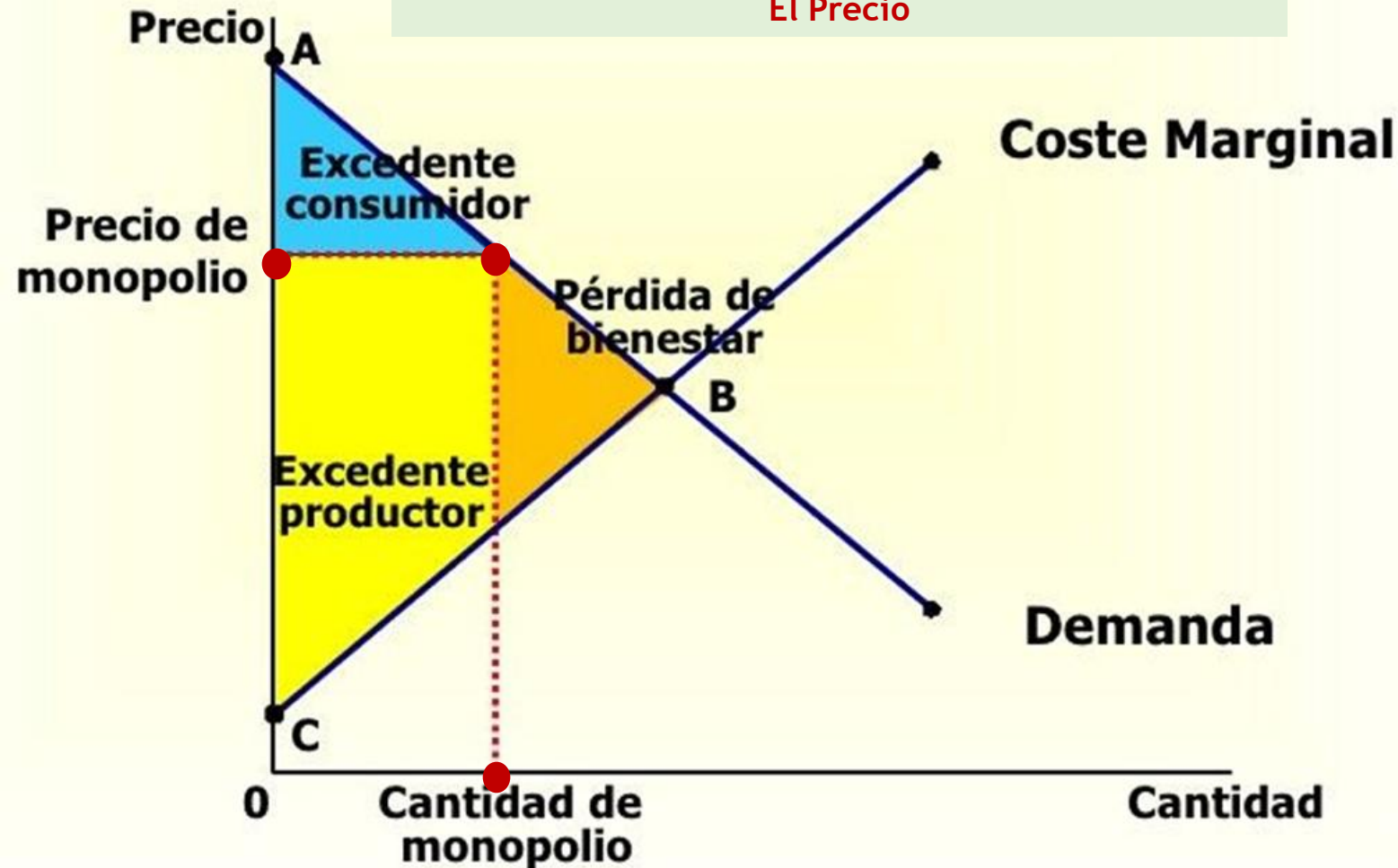


- En economía, la competencia perfecta es una estructura de mercado donde ningún comprador ni vendedor individual tiene el poder de influir en el precio de un bien o servicio.
- En este escenario ideal, las fuerzas de la oferta y la demanda determinan de manera exclusiva el precio de equilibrio.
- Las empresas actúan como precio-aceptantes, lo que significa que deben vender sus productos al precio fijado por el mercado sin margen para modificarlo.

# Economía en competencia imperfecta

¿Cuál es el principal incentivo para entrar al mercado?

El Precio

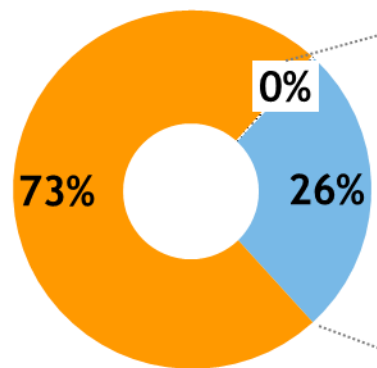


- La competencia imperfecta es una estructura de mercado real en la que las empresas individuales tienen el poder de influir significativamente en el precio de sus bienes o servicios.
- Los vendedores en este escenario tienen capacidad de influir en los precios y la oferta de un producto desde múltiples escenarios: bajando precios, reduciendo la oferta, respaldados en mercados negros, con tarifas, aranceles y prohibiciones... etc.
- El problema es surgen monopolios, duopolios, oligopolios, monopsonios... los cuales tienen que estar regulados por el Estado por que si no, abusan de su poder de mercado.

		Bicicleta			
		M/B	SI	NO	NS
Movilidad Urbana	SI		18%	7%	1%
	NO		30%	43%	1%
	NS		0%	0%	0%

¿Ha oído hablar sobre la Movilidad Urbana?

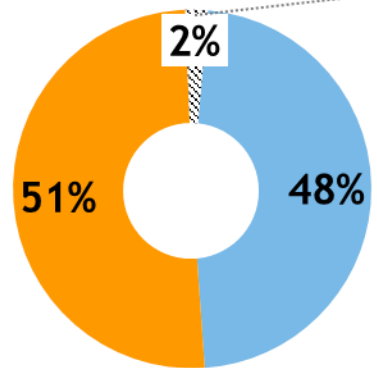
Género		Generación		Nivel Ingreso	
	12%		10%		2%
	14%		12%		11%
--	--		4%		13%



Si No No sabe

¿Tiene usted bicicleta?

Género		Generación		Nivel Ingreso	
	19%		18%		3%
	29%		22%		22%
--	--		8%		23%



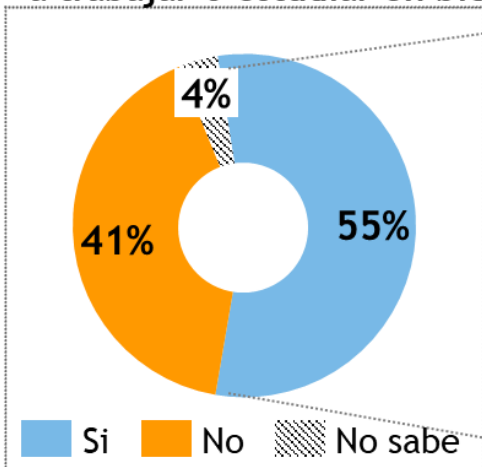
Si No No sabe

- Quien conozca el concepto de “movilidad urbana” tiene más probabilidades de ser hombre, de la generación X y del segmento de ingresos altos.
- En la fecha de la encuesta, **18% de la población en el Municipio de Durango, Sí conoce sobre movilidad urbana, y Sí tiene bicicleta.** (Hay mercado para ciclovías).
- **El 30% de las personas que no conocen el concepto de movilidad urbana tienen bicicleta.** (Es el mercado potencial más fuerte).

# MOVILIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE DURANGO

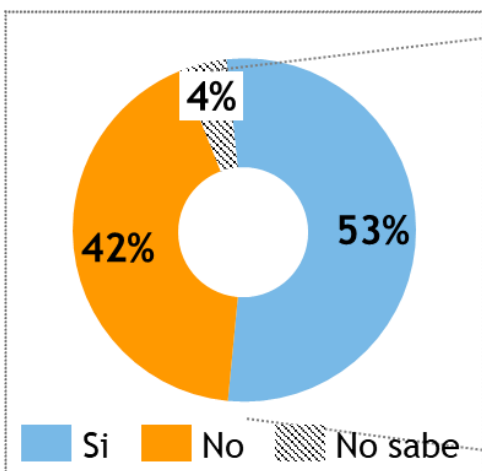
Septiembre 2018

¿Si tuviera la posibilidad y existiera una ciclopista que uniera distintos puntos de la ciudad, ¿iría a trabajar o estudiar en bicicleta?



Género		Generación		Nivel Ingreso	
	25%		21%		5%
	30%		27%		25%
--	--		8%		25%

¿Cree que la ciudad de Durango sea apta para contar con movilidad urbana a través de bicicletas?



Género		Generación		Nivel Ingreso	
	27%		20%		5%
	27%		24%		24%
--	--		10%		24%

## Uso de ciclopista para moverse

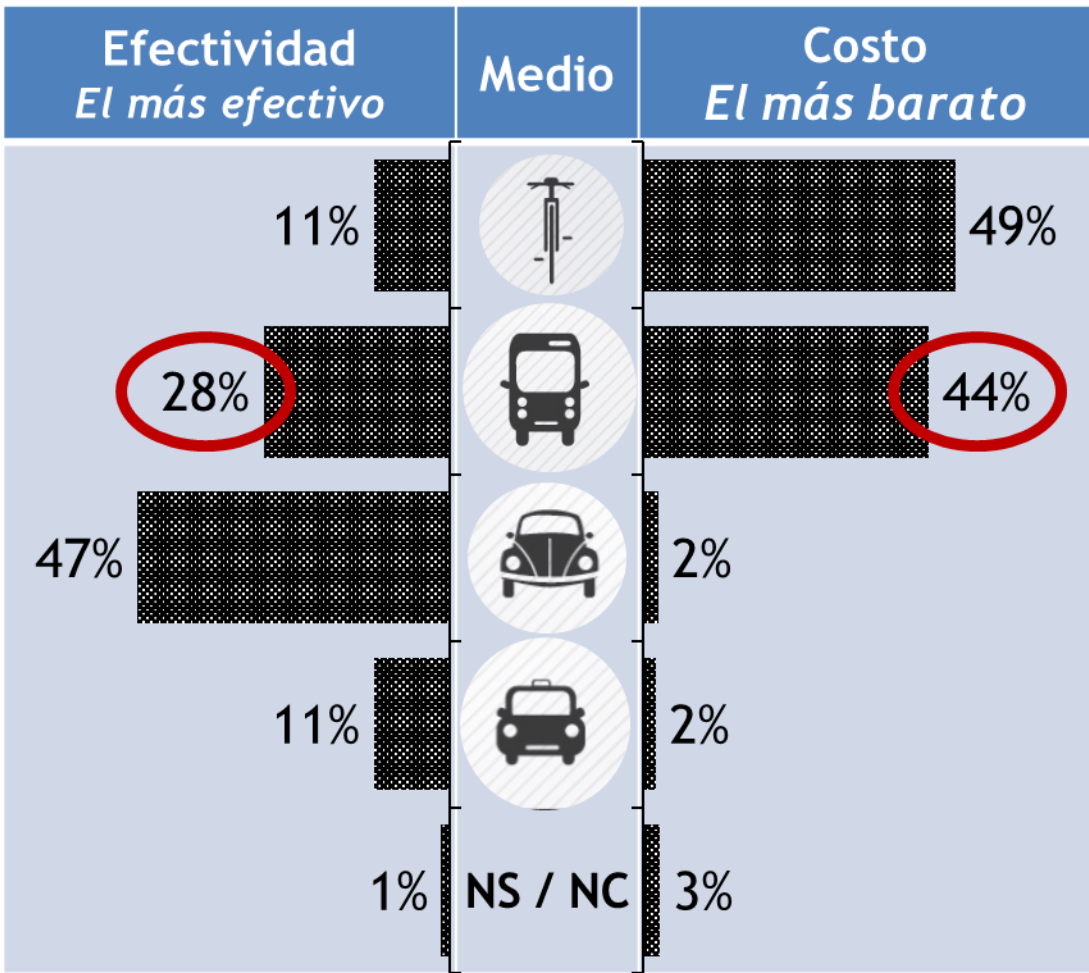
Cree en la movilidad	M/U	SI	NO	NS
	SI		42%	10%
NO		12%	30%	1%
NS		0%	1%	2%

- El perfil dispuesto a usar una ciclopista para ir a trabajar o estudiar sería un hombre, de la generación X e indistinto dentro de la clase media o alta.
- El **42% de las personas** que viven en el municipio de Durango, **consideran no apta la ciudad para usar bicicletas.**
- Sin embargo, **ese mismo porcentaje cree en la movilidad como política pública en Durango**, y utilizarán la infraestructura disponible para desplazarse por la ciudad.

# MOVILIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE DURANGO

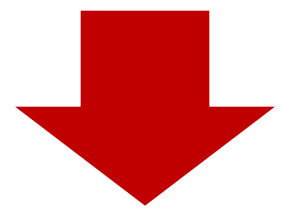
Septiembre 2018

Efectividad vs Costo



- El medio de transporte más eficiente es el automóvil (47%), pero es el considerado más caro.
- El más barato, pero medianamente eficiente es la bicicleta.

**Paradójicamente, el de mejor balance es el transporte público.**



**El transporte público en Durango es un Monopolio Público  
Concesionarios intocables y protegidos...**

## CONCLUYENDO:

- ¿Cuál es el **Costo de oportunidad** o el **uso alternativo** de los recursos escasos y limitados?
- Es necesaria la obra pública. Es el mejor instrumento del gobierno para dispersar / multiplicar desarrollo y crecimiento económico. Sin embargo, hay que priorizar, clasificar, dosificar, precisamente **para que la ciudadanía comprenda o compare alternativas.**
- Los gobiernos de transición tienen un doble reto: **cambiar paradigmas y gobernar bien.** Con todo lo que eso significa: romper inercias políticas, económicas y sociales... burocracia, partidos, sindicatos...
- Por ejemplo, esta información desnuda que en términos de **movilidad urbana**, la ciudad de Durango necesita con urgencia **programas transversales** que no solamente sean afines al medio ambiente, sino que también abarquen políticas públicas como: **salud, educación, ordenamiento vial, reducción del costo de transporte,** poner en la vanguardia al peatón, al ciclista y a quien no tiene vehículo propio.



## Opinión de un ciudadano responsable: Enrique Carrillo (Facebook, en el programa “Tres en Punto” del 16 de mayo 2026.)

El transporte público en Durango no es solo un sistema de movilidad; para muchos, se ha convertido en un escenario de tensión donde la política del pasado choca de frente con las necesidades del presente.

Durante décadas, el control de las principales rutas urbanas ha estado ligado a estructuras como la CTM, funcionando históricamente como un apéndice corporativo del PRI. Esta relación, lejos de evolucionar hacia la modernización, arrastra el peso de decisiones dirigenciales que han dejado al usuario en el último escaño de las prioridades. El resultado visible en las calles es un parque vehicular desgastado: los llamados "camiones chatarra" que se resisten a la renovación, manteniendo un modelo operativo que parece congelado en el tiempo.

El reflejo más claro de este atraso es la permanencia del reloj checador, un sistema retrógrado que dicta el ritmo de la ciudad a costa de la seguridad. Al castigar el retraso con multas severas —donde cada minuto perdido puede costar hasta 60 pesos—, se desata una auténtica "carrera contra la muerte". Los choferes, presionados por el factor económico y el tiempo, se ven empujados a una conducción temeraria. La consecuencia en las avenidas de Durango es una percepción de anarquía diaria: unidades que ignoran los semáforos, cierran el paso de forma imprevista y circulan a velocidades peligrosas. Trágicamente, esta urgencia artificial no solo se traduce en daños materiales o choques cotidianos; su costo más alto y grave ha sido la pérdida de vidas humanas.

En este contexto de deficiencia, la reciente aparición de alternativas como las combis promovidas por el partido Movimiento Ciudadano —ofrecidas bajo esquemas de gratuidad o apoyo similar al que operan de manera privada los transportes de personal de la maquila— vino a sacudir el panorama. Sin embargo, la respuesta institucional no tardó en llegar en forma de cancelaciones bajo el argumento de la falta de legalidad.

Para el ciudadano de a pie, resulta difícil separar esta rigidez regulatoria del calendario electoral. Con los comicios del próximo año en el horizonte y un panorama donde las fuerzas tradicionales del PRI y el PAN cuidan celosamente sus espacios de influencia, la irrupción de un transporte alternativo es vista desde la óptica del control político. El temor a que una opción diferente reste protagonismo o simpatías electorales parece haber pesado más que la urgencia de debatir una reforma integral al transporte urbano. Así, lo que debería ser una discusión técnica sobre rutas, seguridad y modernización, termina tiñéndose de conveniencia política, dejando la reforma de fondo —y la seguridad de los pasajeros— una vez más en la sala de espera.

# "Montar en bicicleta es la cima del esfuerzo humano, un efecto ambiental casi neutral junto con la capacidad de viajar grandes distancias sin molestar a nadie. La bicicleta es el matrimonio perfecto de tecnología y energía humana" Jeremy Corbyn

- Madrid en 2006, inició una ruta ciclista y peatonal “verde”, de 64 kilómetros que rodea la ciudad; hoy, llega a cerca de 1000 kilómetros sumando las vías internas y el centro histórico. En Barcelona, en el 2007, el 46.5% de los desplazamientos de las personas eran a pie y en bicicleta; hoy son de 75%. En Alemania, Noruega, Finlandia y Suecia, a pesar del frío, 80% de los desplazamientos de sus ciudadanos se hacen en bicicleta. Esto es competitividad y calidad de vida.
- Aún con los graves problemas que hemos acumulado por décadas de mala planeación y decisiones, deberíamos trabajar en un proyecto de reestructuración radical con metas ambiciosas de largo plazo.
- Pero para lograrlo necesitamos funcionarios profesionales expertos en estas áreas, y no políticos con mentalidad “chapulesca”, “medrosos”, “indecisos”, “iracundos” que apenas llegan a una responsabilidad y antes de demostrar capacidad y resultados, ya piensan en el próximo hueso o simplemente hacen poco o nada por cambiar el statu quo y se vuelven extra-sensibles a los señalamientos y las críticas.



Fuente: Miriam Ontiveros; El Sol de Durango; 29 de noviembre 2019.

<https://www.elsoldedurango.com.mx/local/anuncia-aispuro-programa-de-pavimentacion-para-2020-4518773.html>